WARSZAWA, 1 LUTEGO 1935 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok V.
Nr. 3.

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

CO PRZESZKADZA POPULARYZACJI UZROWISK?

Specjalny wywiad, udzielony przez p. Wiceministra Opieki Społecznej, d-ra Eugenjusza Piestrzyńskiego, „Wiadomościom Turystycznym"

Debata budżetowa w Sejmie znowu zwróciła uwagę publiczną na sprawę uzdrowisk polskich i wysunęła jako aktualne zagadnienie kwestję uprzystępnienia szerokiemu ogółowi możliwości korzystania z własnych uzdrowisk. W ogólnej tendencji zdemokratyzowania uzdrowisk polskich istnieją jednak czynniki hamujące.

Jakie są one i dlaczego istnieją? Oto pytania, na które opinja oczekuje odpowiedzi. Aby jej udzielić, zwróciliśmy się do p. wiceministra Piestrzyńskiego z prośbą o wypowiedzenie się na ten temat. Korzystamy też z przychylnego ustosunkowania się zarówno p. wiceministra, jak i dyr. Radwańskiego, który nam rozmowę tę ułatwił, aby podzielić się z Czytelnikami cennemi informacjami, jakich nam p. wiceminister udzielił.

„Szary człowiek" w uzdrowiskach

— Czy uzdrowiska zamierzają w nadchodzącym sezonie zastosować swój „kurs" w kierunku udostępnienia lecznictwa szerokim masom?

— Zasadniczo jest to naszem dążeniem. Daliśmy mu wyraz już w obniżce cen za świadczenia w państwowych uzdrowiskach, za któremi poszły, rozumie się, również prywatne. Przeciętna suma, jaką osiąga sam zarząd uzdrowiska od jednego kuracjusza nie przekracza 35 zł. Przyzna pan, że jest to suma minimalna, uwzględniając, że musi ona pokrywać nietylko koszty eksploatacji, ale również koszty inwenstycyj, bez których żadne uzdrowisko nie może istnieć. Jeżeli jednak, pomimo tak małych opłat za samo lecznictwo, pobyt w uzdrowisku jest jeszcze stosunkowo drogi i „szary człowiek" nie może z niego korzystać masowo, zawdzięczać to należy tylko wysokim opłatom pobocznym. Wiadomo przecież, że niektóre nasze „paniusie", właścicielki większości pensjonatów uzdrowiskowych, prowadząc swoje zakłady zupełnie niefachowo, prowadzą jednocześnie system nieuzasadnionej drożyzny pobytu. Wślad za niemi idą miejscowi kupcy, pragnący w czasie krótkiego sezonu zarobić tyle, ile zarabia kupiec w mieście w ciągu roku. Stąd też ceny pensjonatów oraz artykułów pierwszej potrzeby są w uzdrowiskach wysokie, a często i nieustalone. To właśnie czyni uzdrowiska w dzisiejszej chwili jeszcze trudno dostępnemi dla szerokich mas kuracjuszów. Gdybyśmy jeszcze obniżyli ceny świadczeń zakładowych (co wogóle jest w dzisiejszej chwili niemożliwe) ogólne koszty pobytów nie spadłyby wcale, gdyż „paniusie" uważałyby taką zniżkę za dokonaną na ich „benefis" i podniosłyby swoje ceny, rozumując, że skoro kuracjusz ma tańsze lecznictwo, to posiada więcej środków na przepłacanie ich świadczeń.

— Jak można walczyć z tego rodzaju ustosunkowaniem się?

— Walka jest tutaj trudna, nikt bowiem nie może zmusić żądnych łatwego zysku do zrozumienia, że w ten sposób godzą nietylko w interesy społeczne, ale, przedewszystkiem, w swoje własne. Dopóki sfery, o których wspominam, nie nabiorą same rozumu, dopóty nie można liczyć na rozwój uzdrowisk.

Spełniamy nie swoją pracę na własny rachunek

— Czy nie uważa Pan Minister, że drogą inwestycyj możnaby jednak pociągnąć większe masy kuracjuszów do uzdrowisk?

— Sprawa inwestycyj jest rzeczą znaną. Rząd idzie stale po drodze modernizacji i postępu. Chcemy doprowadzić do tego, żeby rzeczywiście wyzyskać wszystkie możliwości lecznictwa uzdrowiskowego, jakie Polska posiada. A posiada ich ona tak wiele, że wszelkie leczenia w zagranicznych uzdrowiskch są zbyteczne. Chodzi więc tylko o wydobycie z nich maximum praktycznego zastosowania. Wie pan przecież jaką drogą kroczymy w Ciechocinku, Krynicy, Druskienikach i Busku. Z punktu widzenia modernizacji zrobiliśmy maximum i dalej, rok rocznie, będziemy robili to samo. Doszliśmy do tego, że nawet w niewielkich Druskienikach np. niema już więcej nic do instalowania. Wszystkie sposoby i systemy lecznictwa uzdrowiskowego już są zastosowane. Jaki jest rezultat tego? Ten, że zarządy uzdrowisk ubiegły o wiele komisje uzdrowiskowe oraz gminy. Te ostatnie nie podążają za nami. Gdzież jest oświetlenie elektryczne, bruki, kanalizacja, wodociągi? W Krynicy musieliśmy na własny rachunek przeprowadzić kanalizację i zbudować elektrownię, co należało do obowiązków gminy. Wskutek tego musieliśmy nawet przerwać własną inwestycję — budowę hotelu zakładowego, gdyż trzeba było pieniądze wkładać w elektrownię. W Ciechocinku zarząd uzdrowiska wykonał za własne pieniądze szereg prac, których przeprowadzenie należało do obowiązków gminy. Obawiam się, że to samo oczekuje nas w przyszłości i w innych miejscowościach.

Szkło i Burkut

— Jakie są zamierzenia rządu w stosunku do Szkła i Burkutu?

— Szkło posiada już wszystkie urządzenia potrzebne do lecznictwa. Nie posiada jednak jeszcze prywatnych pensjonatów, sklepów etc. Gdyby prywatna inicjatywa zechciała współdziałać z rozwojem Szkła, stałby się on znacznie intensywniejszy. Weźmy np. komunikację Szkła ze Lwowem. W obecnej chwili jest ona niedostateczna. Przy większym ruchu napewno znalazłyby się sposoby ulepszenia jej.

Co się dotyczy Burkutu, to miejscowość ta, jako leżąca zbyt daleko od ważniejszych centrów komunikacyjnych, nie może spodziewać się zbyt intensywnego rozwoju. Trzy lata temu jeszcze musiałem dostawać się tam pieszo. Ostatnio zapewniał mnie poseł Sanojca, że do Burkutu dojechał autem. Zresztą największa atrakcja Burkutu — jego wody — od dawna są w sprzedaży w całej Polsce.

Propaganda uzdrowisk a lekarze

— Uzdrowiska nasze należy bez przerwy propagować — mówi w dalszym ciągu p. minister. Rozumiem doskonale rolę prasy w tej propagandzie, szczególnie zaś pisma takiego, jak „Wiadomości Turystyczne". Nie mniejszą jednak propagandę powinni czynić lekarze, jako posiadający bezpośredni wpływ na pacjentów, wymagających kuracji. Tak jest zresztą na całym świecie. Obserwuję jednak od wielu lat, że nasi lekarze nie zawsze zdają sobie sprawę z możliwości naszych uzdrowisk. Słyszałem niedawno zapytanie ze strony jednego z lekarzy, w jaki sposób nasycamy wody krynickie kwasem węglowym, podczas gdy Krynica posiada tyle naturalnego kwasu węglowego, że możnaby nim nasycić nietylko wszystkie polskie uzdrowiska, ale wszystkie fabryki wody sodowej i lemoniady w całej Polsce. Ten charakterystyczny przykład dowodzi najlepiej, że uzdrowiska nasze, o tak wszechstronnych możliwościach, wciąż jeszcze są zbyt mało wykorzystywane.

— Reasumując zatem, należy stwierdzić...

— że po pierwsze: niefachowe właścicielki pensjonatów wprowadzają wraz z niejednokrotnie zbyt zachłannem kupiectwem element drożyzny w uzdrowiskach, którego zarządy, przy najlepszych chęciach nie są w stanie zwalczyć i to jest właśnie przyczyną, dla której „szary człowiek" nie może w pełni korzystać z kuracji uzdrowiskowej, po drugie, że rząd idzie bezustannie po linji inwestycyj i w pracy tej płaci często za to, do czego zobowiązane są gminy, po trzecie zaś, że wśród społeczeństwa panuje jeszcze zbyt małe uświadomienie co do wszechstronnych możliwości naszych uzdrowisk. To są trzy najważniejsze przyczyny, dla których rozwój uzdrowisk posuwa się wolniej, niż należałoby oczekiwać.

Przyszłość niewątpliwie usunie powoli wszystkie te niekorzystne zjawiska i pozwoli uzdrowiskom polskim zająć miejsce należne im, jest więc obowiązkiem każdego z nas tak postępować, aby przyszłość ta nastąpiła jaknajprędzej.

Na tem kończymy rozmowę, składając p. ministrowi serdeczne podziękowania za cenne i głębokie ujęcie najżywotniejszych bolączek naszych uzdrowisk.

ZIMA NARCIARSKA WE FRANCJI



Sabaudja. Col de Voza. *(Col. P. L. M.).*

Z ostatniej chwili

Polska a Gdańsk

W związku z wizytą prezydenta Senatu W. M. Gdańska p. Greisera w Warszawie, przybył do Warszawy senator Batzer, szef polityki turystycznej Wolnego Miasta wraz z drem Bartha, dyrektorem senackiego Biura Turystycznego w Gdańsku.

Pobyt senatora Batzera w Warszawie miał na celu nawiązanie łączności z miarodajnemi czynnikami polskiej państwowej polityki turystycznej.

V Mistrzostwa w Krynicy

W dniach od 9 do 11 lutego odbędą się w Krynicy V Europejskie Mistrzostwa Saneczkarskie.

Program przewiduje zawody pań i panów w pojedynkę, oraz pań w dwójkę i panów w dwójkę. Na czele komitetu organizacyjnego stanął dyr. Roman Loteczko oraz inż. Leon Nowotarski.

Komitet wydał barwny plakat o zawodach, artystycznie wykonany. Zwycięscy otrzymają plakiety i dyplomy, zaś mistrz Europy indywidualny w zjazdach sanek pojedyńczych otrzyma nagrodę wędrowną.

REORGANIZACJA I PROGRAM DZIAŁALNOŚCI ORBISU

W dniu 23 stycznia odbyło się posiedzenie rady nadzorczej Polskiego Biura Podróży Orbis pod przewodnictwem prezesa, dr. Henryka Grubera.

Wobec przeprowadzonej reorganizacji P. B. P. Orbis, posiedzenie to było wyjątkowo ważne i interesujące. Nowy dyrektor naczelny Orbisu, mjr. Mieczysław Fularski, przedstawił radzie nadzorczej wyczerpujące sprawozdanie ze swej działalności reorganizacyjnej w centrali i oddziałach instytucji oraz program działalności na rok 1935.

Przeprowadzono już szereg zmian w celu usprawnienia prac biurowych i obsługi klienteli oraz współpracy z władzami i z instytucjami pokrewnemi.

Zorganizowano 3 - miesięczny kurs wyszkolenia pracowników i praktykantów Orbisu, w celu podniesienia poziomu kwalifikacyj i przygotowania kadr fachowców, mogących w nowoczesny sposób zapewnić obsługę publiczności na placówkach i podczas imprez turystycznych Orbisu.

W planie prac na rok 1935 naczelnem zadaniem jest znaczne rozszerzenie działalności instytucji, która ma stać się *narodowem biurem podróży*, organem wykonawczym czynników państwowych w zakresie turystyki, pojętej jako nowy dział gospodarstwa narodowego.

W związku z zagadnieniami polityki turystycznej w Polsce, wysuwa się koncepcję skoncentrowania spraw turystyki w jednych rękach, np. w obecnym Wydziale Turystyki Ministerstwa Komunikacji, lub w Państwowym Urzędzie Turystycznym, (według projektu min. Starzyńskiego przy Prezydjum Rady Ministrów), przez co uniknęłoby się istniejących dziś rozbieżności.

Sytuację utrudnia nieregulowanie kwestji koncesjonowania biur podróży. Niejednokrotnie szkodliwa działalność niektórych „konjunkturalnych" przedsiębiorstw tego typu podkopuje zaufanie u publiczności i zniechęca do podróżowania wogóle. Również domaga się uregulowania wzajemny stosunek władz turystycznych i organizacyj społecznych we współpracy z narodowem biurem podróży.

Wzmocnienie aktywności Orbisu, pójdzie po linji zwiększenia obrotów handlowych (sprzedaż biletów) i planowego rozwijania turystyki zarówno wewnątrz Polski, jak z Polski i do Polski. Ten ostatni dział musi być naprzód starannie przygotowany nietylko przez propagandę, lecz przez polepszenie warunków komunikacyjnych i naszego hotelarstwa.

Turystyka wewnętrzna będzie kierowana na tory ruchu masowego, przy uwzględnieniu organizacyj społecznych, zjazdów i pielgrzymek, obchodów i kongresów. Pociągi popularne, podróże ryczałtowe według ustalonych szlaków, tanie sezony w uzdrowiskach, wycieczki i podmiejskie week-endy — posłużą do wzmożenia turystyki wewnątrz kraju.

Ruch turystyczny zagranicę otwiera przed Orbisem dalsze możliwości, a nowe inicjatywy, jak podróże grupowe i indywidualne oficerów i urzędników na podstawie oszczędności celowych, na raty, za ryczałtem, umożliwią pewnym grupom społecznym korzystanie z najlepszych, a tanich warunków zwiedzania innych krajów.

Propaganda na rzecz tak obszernego programu Orbisu będzie prowadzona różnemi środkami i na różnych terenach. Akcja wydawnicza będzie w tym roku wzmożona. Wystawy placówek Orbisu otrzymają artystyczną, nowoczesną szatę.

Usprawnienie działów, obsługujących bezpośrednio publiczność, znajdzie wyraz w opinji samej klienteli.

Orbis wprowadzi specjalne karnety reklamacyjne, a ewentualne zażalenia publiczności będą sprawdzane i uwzględniane.

Wreszcie zmiany w wewnętrznej gospodarce centrali i placówek P. B. P. Orbis (jest ich 70 w kraju i zagranicą) pomyślane są w duchu unormowania, usprawnienia i podniesienia poziomu instytucji oraz jej unowocześnienia.

Obok tego obszernego programu, dyrekcja Orbisu przedstawiła radzie nadzorczej na tym samym porządku dziennym plan finansowy instytucji na rok 1935. Rada plan ten zatwierdziła.

Czy samochód jest artykułem zbytku, czy nie?

Ministerstwo Komunikacji przesyła nam poniższy komunikat:

„Ustawa z dnia 11 sierpnia 1923 r. o finansach komunalnych w art. 21 punkt 3 uznawała prawo pobierania podatku od przedmiotów zbytku na rzecz związków komunalnych.

Do przedmiotów tych, służących do osobistego użytku, zaliczono również samochody, bowiem omawiany punkt 3 brzmiał:

„Również nie mogą być pobierane na rzecz związków komunalnych podatki od posiadania przedmiotów majątkowych z wyjątkiem podatków od posiadania przedmiotów zbytku, służących do osobistego użytku (samochodów, ekwipaży, wierzchowców i t. d.)".

Ustawa z dnia 17 marca 1932 r. wymieniony punkt 3 częściowo skreśliła, pozostawiając mu brzmienie następujące:

„Również nie mogą być pobierane na rzecz związków komunalnych podatki od posiadania przedmiotów majątkowych".

W ten sposób samorządy utraciły prawo pobierania podatku od przedmiotów zbytku, a tem samem i od samochodów, które zresztą wolne są od podatków komunalnych już od czasu wejścia w życie ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym. (Ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. art. 22 punkt 4)".

W świetle powyższego sprawa przedstawia się zupełnie niejasno. Najwyższy Trybunał Administracyjny stwierdził prawo gminy do pobierania podatku od każdego samochodu osobowego, jako od przedmiotu zbytku. Cytowany komunikat stwierdza, że gminy prawa tego nie posiadają już więcej, po znowelizowaniu w r. 1932 ustawy z 11 sierpnia 1923 r. Poseł Hołyński na komisji budżetowej Sejmu stwierdza, że ani nowelizacja, ani ustawa o funduszu drogowym nie odjęły gminom prawa pobierania podatku „luksusowego" od samochodów osobowych.

Kto ma tutaj rację?...

Międz. Konkursy Narciarskie FIS-u 13 – 18 lutego

F. I. S. (Międzynarodowa Federacja Narciarska) urządza tegoroczne konkursy w Wysokich Tatrach (Czechosłowacja) od 13 do 18 b. m.

Sportowy program przewiduje:

13-go wyścig sztafetowy dla drużyn czwórkowych 4 × 10 km.

15-go wyścig płaski 18 km., zwykły i kombinowany.

16-go konkurs skoków kombinowany.

17-go konkurs skoków.

18-go wyścig dystansowy na przestrzeni 50 km.

Konkursy F.I.S'u poprzedzą zawody organizowane przez Czechosłowacki Związek Narciarski, po zakończeniu zaś międzynarodowych konkursów odbędą się w dniu 23 mistrzostwa czechosłowackie 18 km., w dniu zaś 24 takież mistrzostwa w biegach kombinowanych i skokach.

W ciągu całego okresu odbywać się będą liczne atrakcje turystyczne i towarzyskie.

Konferencja turystyczna

W dniu 18 stycznia odbyła się w Wydziale Turystyki Min. Kom. konferencja komisji, powołanej przez Wydział w wykonaniu uchwał konferencji w Jaremczu.

Konferencja zajęła się sprawami normaljów schroniskowych oraz znakowania, tudzież ogólnemi wytycznemi rozbudowy schronisk na 1935 rok.

Z ważniejszych uchwał wymienić należy: postanowienie rozpisania konkursu architektonicznego na typy schronisk, ostateczne ustalenie instrukcji obowiązującej przy znakowaniu szlaków letnich i zimowych oraz ustalenie, w ramach ogólnego programu rozbudowy schronisk na r. 1935, budowy nowych schronisk na Policy, Przehybie, Czarnej Repie, Bratkowskiej, Klimcu oraz prowizorycznego uregulowania zagospodarowania schroniskowego gór Czyfczyńskich i Beskidu Huculskiego.

SEJM OMAWIA SPRAWY DROGOWE

(c) W dniu 17 ub. mies. komisja budżetowa Sejmu, omawiając budżet państwowego funduszu drogowego, miała okazję zapoznać się ze stanem zagadnienia drogowego oraz wysłuchać kilku cennych uwag, a przedewszystkiem wyjaśnień b. ministra Butkiewicza.

Stan dróg i jego skutki

Zgodnie z referatem pos. Środnickiego ogólna gęstość sieci dróg o twardej nawierzchni jest u nas osm razy mniejsza niż we Francji, cztery razy mniejsza niż w Czechosłowacji. Wiąże się z tem znaczne zaniedbanie motoryzacji w kraju. Mamy w Polsce, nie licząc motocykli, 25.000 pojazdów mechanicznych, gdy nawet Rosja posiada ich ponad 150.000. W innych państwach produkcja samochodów wzrasta, u nas w porównaniu z r. 1930 spadek kursujących samochodów wynosi 27%.

Wskutek złego stanu dróg koszty eksploatacyjne samochodów są u nas wyższe, niż w innych krajach o 20 do 30%. Straty gospodarstwa narodowego z powodu złego stanu dróg wynoszą około 500 miljonów rocznie. W bieżącym roku budżetowym powiększono wpływy funduszu drogowego z preliminowanych 21.913.000 zł. Na 70.840.000, na pokrycie szkód, powstałych wskutek powodzi, fundusz uzyskał kredyty z P. K. O., z lasów państwowych i od kolei oraz dotację z funduszu pracy w ogólnej sumie 7.040.000 zł. Na rok przyszły należałoby dla zaspokojenia potrzeb drogowych uzyskać sumę 132 miljonów zł. tymczasem plan finansowo - gospodarczy przewiduje zaledwie 28.270.000 złotych.

Samochody bez cła

Po przemowieniu posła Staniszkisa, który, zaznaczając, iż stan motoryzacji u nas jest niski, znalazł dla Polski miejsce między... Albanją a Litwą, przemawiali posłowie Pomianowski, Bogusławski, Sanojca, Wełykanowicz i Kosydarski. Ten ostatni, domagając się własnej produkcji samochodów, wniósł jednocześnie o dopuszczenie kilku tysięcy samochodów zagranicznych oraz części do nich bez cła.

Echa artykułu „Wiadomości Turystycznych"

Poseł Hołyński podnosi, że zapadł w Najwyższym Trybunale Administracyjnym wyrok w sprawie dodatkowych opłat samorządowych na samochody (patrz W. T. Nr. 2). Mówca przypomina, że ustawa o funduszu drogowym w p. 4 art. 22 zniosła te opłaty, przewidziane w ustawie o finansach komunalnych, ale przy następnej nowelizacji ten punkt 4 wypadł, czem się tłumaczy, że N. T. A. przyznał możność pobierania tych opłat.

Otóż, ponieważ intencją ustawodawcy było zniesienie tej opłaty, mówca apeluje do p. ministra, aby podjął inicjatywę ustawodawczą i wystąpił o przywrócenie poprzedniego stanu rzeczy.

Odpowiedź min. Butkiewicza

P. minister przyznał na wstępie, że sumy wystawione do budżetu na drogi, są małe, ale minister skarbu nie może przydzielić sum większych i dlatego w łonie rządu rozważana jest możność pewnych operacyj finansowych, mających na celu zapełnienie tej luki. Panowie posłowie chętnie sięgają do porównań z innemi krajami, ale nikt nie bierze pod uwagę, od ilu lat panstwa te istnieją i jakie sumy pieniężne oraz wysiłek złożyły się na dobry stan dróg w tych krajach. My mamy za sobą zaledwie 16 lat niepodległego bytu i w tym krótkim okresie niemożnością było dokonać tego samego, czego inni dokonali w ciągu wieków. Dlatego też nie jest winą rządów naszych ,że znajdujemy się pod tym względem w niekorzystnej sytuacji. Wysiłek rządu jest duży, wszystkie możliwości są wyzyskane, aby dorównać innym państwom, ale nie da się tego zrobić w ciągu roku lub dwóch. Stwierdzić przytem należy, że już w 1934 r. stan dróg w porównaniu do 1933 r. uległ poprawie.

Przechodząc do spraw nawierzchni, p. minister zauważył, że nawierzchnia tłuczniowa na drogach, przeznaczonych do ruchu samochodowego, nie nadaje się i dlatego — wobec spodziewanego w bliskiej przyszłości zwiększenia się ilości aut — stosuje się przeważnie nawierzchnię ulepszoną. Musimy jednak stworzyć sobie plan na sześć lat i na to także potrzebne są znaczne sumy, co do których zachodzi poważna wątpliwość czy można je uzyskać z dotacji Ministerstwa Skarbu, bo wymagałoby to nałożenia nowych podatków. Należy więc szukać innych dróg i zmobilizować w tym kierunku wszystkie wysiłki. Utworzono między innemi Ligę Drogową. Nie jest to organ Ministerstwa Komunikacji i dlatego minister nie może ponosić odpowiedzialności. Liga ta należy do rzędu tych stowarzyszeń, które przychodzą rządowi z pomocą dla osiągnięcia pewnych celów. Jeśli zamierzenia Ligi się udadzą, a należy w to wierzyć — osiągnie ona niewątpliwie znaczne rezultaty.

Sprawa szarwarków również tak źle się nie przedstawia. Ludność wiejska zdaje już sobie dziś sprawę, że dobra droga jest warunkiem polepszenia jej bytu. Prawdopodobnie wkrótce gminy będą mogły uchwalać według swoich możności ilość szarwarku do wykonania.

Opodatkowanie tylko materjałów pędnych nie byłoby słuszne, gdyż wówczas samochód osobowy opłacałby ten sam podatek, co autobus, przewożący 40 osób i zarabiający na tem, choć największe zużycie dróg następuje właśnie przez autobusy. Obciążenie podatkowe samochodów w Polsce nie jest wcale wysokie — przeciwnie — niższe niż gdzieindziej, bo w 1933 r. w Rumunji wynosiło 350 zł., w Austrji — 210 zł., we Francji — 208 zł. a w ,Polsce tylko 105 zł. Nieco większe, ale także nie nadmierne jest u nas opodatkowanie autobusów.

Co do sprawy, poruszonej przez p. Pomianowskiego, o koordynacji zezwoleń na drogi, które budują gminy, będzie ona załatwiona według życzenia p. posła, to znaczy, — że bez zezwoleń władz centralnych nie będzie można budować dróg. Będę się starał również wnieść jeszcze w tej sesji projekt, zmierzający do opodatkowania samochodów przez samorządy, a więc do przywrócenia pierwotnego stanu, stworzonego przez Ustawę o Państwowym Funduszu Drogowym, która znosiła wszystkie opodatkowania samochodów na rzecz samorządów.

Jeśli chodzi o dotacje dla samorządów, to wypłacamy je, bądź w pieniądzach, bądź w materjale — kamieniu, którego większość powiatów odczuwa brak.

W sprawie ofert samorządowych oświadczyć mogę, iż tylko te nie otrzymały do wykonania budowy dróg, które nie potrafiłyby zapewne jej należycie przeprowadzić. Samorządy robią tanio, ale trzeba pamiętać, że przy budowie drogi konieczne jest posiadanie pieniędzy, podczas gdy samorządy zgłaszały gotowość budowania dróg wtedy, kiedy ministerstwo będzie je finansować. Nie wszystkie samorządy mogą budować na kredyt, jak to czyni zagraniczny kapitał, wątpię też, czy samorządy będą się mogły zdobyć na taki wysiłek, aby prowadzić roboty, wymagające kredytowania 20.000.000 czy 30.000.000 złotych.

Na zakończenie p. minister oświadczył, że celem zatrudnienia robotników w zimie wzmocnione zostały załogi robotnicze w kamieniołomach w Janowej Dolinie, Kozach i Zagnańsku. Przygotują one więcej kamienia dla celów realizowania przyszłorocznego programu drogowego. Na ten cel zaciągnięto również krótkoterminową pożyczkę w P. K. O. w wysokości 2 miljonów złotych. Wszelkie przygotowania do akcji przyszłorocznej są w toku i można mieć nadzieję, że wypadnie ona niegorzej od akcji tegorocznej.

Po przemówieniu p. ministra zabrał głos referent, przypominając odnośnie do podniesionych zarzutów przekraczania budżetu, że Państwowy Fundusz Drogowy jest uprawniony do zaciągania pożycze do wysokości 400 miljonów złotych. „Pozabudżetowa" gospodarka ma więc podstawy prawne. Następnie referent przypomniał, że wprowadzenie Państwowego Funduszu Drogowego zbiegło się z początkiem kryzysu, — winy więc za zły stan dróg nie można całkowicie zwalać na Fundusz.

Dyskusja nad funduszem drogowym oświetliła dostatecznie poglądy Min. Kom. na sprawę dróg i motoryzacji. Stwierdzić należy, że wyrażają one odbicie rzeczywistych potrzeb. Dlatego też należy patrzeć z dużem zaufaniem na postęp w tej dziedzinie.

ORBIS W R. 1934

Z pomiędzy polskich biur podróży na największą uwagę zasługuje „Orbis", nietylko dla swoich miljonowych obrotów, ale przedewszystkiem ze względu na rolę, jaką odgrywa w turystyce i podróżnictwie polskiem. Dlatego też pamiętać należy, że rozwój „Orbisu" jest najmiarodajniejszą wskazówką rozwoju dziedzin, kóre biuro to reprezentuje.

Od lat 3, t. j. od chwili przeniesienia centrali ze Lwowa do Warszawy, rozwój ten odbywa się wyjątkowo intensywnie, dziś też przedsiębiorstwo posiada już sztab przeszło 100 urzędników i rozporządza 70 placówkami w kraju, z czego 15 stanowi własne oddziały. Zarówno pod względem załatwiania kienteli, jak i warunków lokalowych, wszystkie oddziały „Orbisu" odpowiadają europejskim wymaganiom, stawianym biurom podróży. Jedynie może lokalowi oddziału głównego w Warszawie, przy zbiegu ul. Marszałkowskiej i Jerozolimskiej zarzucić można zbytnią szczupłość, utrudniającą personelowi należytą obsługę podróżnych. Daje się to specjalnie odczuwać w okresach świątecznych, przy zwiększonym napływie publiczności, która, nawiasem mówiąc, zawsze woli załatwiać swoje sprawy w „Orbisie", niż w okienkach urzędowych kas kolejowych, co zresztą również dobrze świadczy o omawianej instytucji.

Oprócz placówek krajowych, stworzył „Orbis" w ostatniem trzechleciu szereg oddziałów zagranicznych, z pomiędzy których na pierwszem miejscu należy wymienić oddział w Paryżu, obsługujący nietylko publiczność polską i francuską, ale również szerokie rzesze cudzoziemców innych narodowości. Oddział paryski mieści się w jednym z najpiękniejszych lokali stolicy Francji. Oprócz niego posiada „Orbis" we Francji również oddziały w Lille, Leodjum i Strassburgu. Piękny lokal posiada „Orbis" w Brukseli. Oddział ten napewno odegra wybitną rolę w czasie zbliżającej się wystawy światowej. Na szczególne podkreślenie zasługuje urządzenie oddziału w Wiedniu, gdzie tysiące przechodniów zapoznają się codziennie z wieloma fotografjami, artystycznie rozmieszczonemi w modrzewiowych witrynach, oraz z wielką, artystycznie wykonaną mapą turystyczną Polski, na czem propaganda naszego kraju zyskuje poważnie. Lokal, położony w najlepszym punkcie stolicy naddunajskiej, należy do najlepszych i najefektowniejszych w Wiedniu. Należy wreszcie wymienić oddziały „Orbisu" w Berlinie oraz Londynie (agencja), aby zdać sobie sprawę z wielkiej ekspansji tej instytucji w ciągu ostatnich 3 lat.

Odzielnie należy wymienić liczne wydawnictwa własne, stojące na wysokim poziomie artystycznym i technicznym, jakiego nie spotykamy w żadnych innych wydawnictwach propagandowych, niestety, ukazujących się od czasu do czasu w postaci bardzo dla nas poniżającej. Na szczególną uwagę zasługują dwa zagraniczne wydawnictwa „Orbisu": „See Polan next" i „Polen ladet Sie ein", które zyskały sobie zagranicą wielkie uznanie. Szereg broszur i kalendarzy „Orbisu" w językach obcych uzupełnia dział wydawniczy biura. Jako wniosek nasuwa się, że dobrze byłoby, aby cała propoganda wydawnicza mogła być w przyszłości skoncentrowana w „Orbisie", który chlubnie zdał egzamin w tej dziedzinie.

Efektem końcowym powyższych czynności organizacyjnych była w r. ub. wzmożona działalność na polu turystycznem. Trudno na tem miejscu obciążać uwagę Czytelnika wieloma cyframi. To też podajemy tylko jedną: 100.000 osób, przewiezionych w ciągu roku w pociągach popularnych i wycieczkach grupowych do zdrojowisk i letnisk, nad morze i w góry. Cyfra ta jest tem bardziej wymowna, że mieści się w niej kilkanaście tysięcy cudzoziemców.

Rozbudzenie chęci podróżowania, przez udostępnienie samych podróży w nowy sposób, stworzenie racjonalnych placówek propagandy zagranicą, a wreszcie popularyzacja turystyki i podróżnictwa, stanowią w dużym stopniu zasługę b. nacz. dyrektora „Orbisu", p. Eugenjusza Wilczka, którego energja i fachowość znalazły uznanie zarówno wśród szerokich sfer polskiej podróżującej publiczności, jak i wśród światowych organizacyj zawodowych. Wyrazem tego był wybór p. Wilczka na stanowisko przewodniczącego międzynarodowej komisji turystycznej „Agotu", co uważane jest nietylko za zaszczyt osobisty, ale również dla kraju, przez niego reprezentowanego.

Na zakończenie niniejszego zestawienia wyrazić należy nadzieję że „Orbis", który tak dobrze zdał egzamin swej żywotności, nie poprzestanie na dotychczasowej działalności, ale, prowadząc ją w dobrze zaawansowanym kierunku, w dalszym ciągu ją rozwinie, wchłaniając w zakres swych czynności wszystkie sprawy, związane w turystyką i podróżnictwem, zatem również opiekę nad hotelarstwem i sprawy propagandowo-wydawnicze.

Wszystkie hotele w jednej organizacji

Doniosła uchwała Walnego Zebrania Nacz. Org. Polsk. Przem. Hot.

Krytyczna sytuacja różnych zrzeszeń zawodowych, kurczących swój stan posiadania w związku ze zmniejszaniem się liczby członków i coraz mniejszemi wpływami kasowemi, zmusza zarządy tych zrzeszeń do szukania sposobów podtrzymania i ożywienia ich działalności, aby nie zmarnować dorobku dotychczasowego i przetrwać obecny kryzys w oczekiwaniu lepszej przyszłości. W poszukiwaniu tych sposobów organizacje zawodowo - gospodarcze, po wyczerpaniu wszystkich innych środków, przychodzą do przekonania, że należałoby sięgnąć do ustawy przemysłowej i prosić Min. Przem. i Handlu o skorzystanie z uprawnień, jakie dają art. 77 i następne.

Do takiego przekonania doszedł również zarząd Naczelnej Organizacji Polskiego Przemysłu Hotelowego i kwestja ta była głównym tematem obrad walnego zebrania w dniu 20 stycznia r. b.

Przewodniczył zebraniu mec. C. Fabiani przy udziale asesorów pp. M. Nagąbczyńskiego (hotel „Polonia", Warszawa) i E. Kowalskiego (hotel „St. Georges", Wilno); protokuł prowadził p. M. Lauber, kierownik biura N. O.

Sprawozdanie z działalności N. O. wygłosił p. A. D. Strauch, zaś sprawozdanie finansowe — p. M. Szaniawski. Po krótkiej dyskusji i wyjaśnieniach zarządu, sprawozdania zostały przyjęte i udzielono absolutorjum zarządowi za okres roku sprawozdawczego.

Prezes N. O. p. H. Kozieradzki wygłosił referat o obecnem położeniu przemysłu hotelowego w Polsce oraz zobrazował zabiegi zarządu N. O. o ulżenie ciężkiej sytuacji, w jakiej się znajduje ten przemysł. W końcu swego referatu prezes uzasadnił wniosek zarządu o zwrócenie się do ministerstwa Przem. i Handlu o wprowadzenie obowiązkowego należenia wszystkich przedsiębiorstw hotelowo - pensjonatowych w Polsce do N. O.

Nad wnioskiem tym wywiązała się dłuższa dyskusja, w której wzięli udział, oprócz referenta, pp. Szaniawski, Strauch, Nagabczyński, Kowalski i Garztecki. Po krótkiem resumé przeprowadzonej dyskusji, przewodniczący p. Fabiani poddał pod głosowanie wniosek zarządu, który został uchwalony wszystkiemi głosami przeciwko jednemu. Wniosek ten, podkreślając doniosłą rolę hotelarstwa dla rozwoju turystyki, stwierdza że bez zorganizowania całego przemysłu hotelowo - pensjonatowego w jedną, liczebnie silną i fachową jednostkę, koncentrującą w sobie cały przemysł hotelowo - pensjonatowy, nie można oczekiwać szybkiej poprawy stosunków na tym, tak ważnym odcinku życia gospodarczego kraju. Wskutek tego obecni uchwalają, aby zarząd N. O. P. P. H. wystąpił do p. Ministra Przemysłu i Handlu o wprowadzenie obowiązkowego należenia wszystkich przedsiębiorstw hotelowo-pensjonatowych w całym kraju, zarówno działających indywidualnie, jak i zorganizowanych w autonomiczne zrzeszenia lokalne, do działającej na zasadzie zatwierdzonego statutu i istniejącej od 7 lat N. O. P. P. H.

Z powodu nieprzybycia delegata z Krakowa sprawozdanie wyższej szkoły hotelarskiej w Krakowie spadło z porządku dziennego; p. dr-owa Z. Wojciechowska wygłosiła sprawozdanie z rezultatów, osiągniętych przez niższą szkołę hotelarską w Warszawie, utrzymywaną przez N. O. P. P. H.

Naskutek złożenia mandatu prezesa N. O. przez p. Kozieradzkiego do rozporządzenia walnego zebrania, jednomyślnie uproszono prezesa do pełnienia czynności do końca kadencji i wyrażono mu serdeczne podziękowanie i wyrazy uznania za ofiarną pracę dla dobra N. O.

W zebraniu wzięli udział pp. radca R. Woynicz-Sianożęcki, jako delegat Min. Przem. i Handlu i konsul Wyszyński z ramienia Wydz. Turystyki Min. Komunikacji.

PASZPORTY ZAGR. PO 105 ZŁ.

Narazie przyznano 5.000 dla Czechosłowacji

Ministerstwo Spr. Wewn. wystosowało do wojewodów i starostów zarządzenia w sprawie wydawania paszportów ulgowych na wyjazd do Czechosłowacji.

W 1935 roku wyjazdy obywateli polskich do Czechosłowacji nie będą podlegały ograniczeniu, jednakże pod warunkiem, o ile ilość tych wyjazdów nie przekroczy w ciągu roku kalendarzowego 5.000 osób.

Przy wydawaniu paszportów będą przestrzegane następujące zasady:

1) Osoby, ubiegające się o pozwolenie na wyjazd, nie będą potrzebowały wykazywać konieczności wyjazdu.

2) Czas ważności paszportu należy tak określić, aby od chwili opuszczenia granic Polski, paszport był ważnym na pobyt w Czechosłowacji przez 4 tygodnie. Mając na względzie czas, potrzebny na odbycie podróży tam i z powrotem, paszporty należy wystawiać na okres 5-tygodniowy. Ważność paszportów nie powinna być przedłużana. W wyjątkowych tylko wypadkach konsulaty polskie w Czechosłowacji będą mogły przedłużyć tę ważność.

3) Opłaty nie mogą przekraczać kwoty 105 zł., bez względu na stan majątkowy ubiegającego się o paszport.

4) Władze paszportowe nie mają obowiązku uzależniania wydawania paszportów do Czechosłowacji od zgody władz skarbowych.

5) W wyjątkowych wypadkach mogą być za zgodą ministerstwa wydane paszporty bezpłatne, wówczas jednak musi być przedłożone zaświadczenie lekarskie.

Dla zapewnienia kontroli nad ilością wydawanych paszportów na wyjazd do Czechosłowacji, starostwa muszą meldować o nich wojewodom, wojewodowie zaś ministerstwu.

LISTY CZYTELNIKÓW.

O zniżkę wiz dla Francji

Szanowny Panie Redaktorze!

Chciałbym wiedzieć, dlaczego konsulaty Rzeczypospolitej do tej pory nie zniżyły jeszcze opłat, pobieranych we Francji za wizy do Polski. Jako dobrze znający miejscowe stosunki, stwierdzić mogę, że gdyby opłaty te były niższe, Polska mogłaby liczyć na znacznie większą frekwencję turystów francuskich. 40 zł. to około 120 franków. Jest to suma wysoka dla Francuzów, tem bardziej, że posiadają oni możność podróżowania do innych krajów zupełnie bez opłat wizowych, do wielu zaś wogóle bez paszportów.

Zainteresowanie Polską rośnie stale, ale drogie opłaty odstręczają Francuzów od podróży. Czy nie możnaby jakoś poprzeć tego ruchu, i tak pociągającego wielkie koszty przejazdu, przez zniesienie lub zmniejszenie opłat za wizy?

O ile mi wiadomo, Włosi otrzymują wizy do Polski bezpłatnie. Czy nie możnaby zastosować tego samego w stosunku do turystów francuskich?

Jestem pewien, że zniesienie opłat wizowych odbiłoby się bardzo korzystnie na ruchu turystycznym z Francji do Polski i najprawdopodobniej wywołałoby takie same zarządzenie ze strony francuskiej.

Zechce Pan opublikować łaskawie niniejsze słowa, będące wyrazem pragnień wielu Francuzów, którzy chcieliby zwiedzić Polskę, lecz których odstraszają zbyt wielkie koszty.

Łączę wyrazy poważania

Marceli Kosicki.

Paryż, 25 stycznia 1935 r.

Pod obcą banderą

Kilka dni temu nastąpiło w Warszawie otwarcie nowego biura podróży p. f. „Union Lloyd".

Dla uniknięcia wszelkich nieporozumień wyjaśnić należy że nowe biuro nie jest niczem innem, jak ekspozyturą osławionego „Intourista" sowieckiego, który, wobec nieszczególnej popularności w Polsce, woli występować pod inną firmą. Kierownikiem biura jest dr. Spiegel, dotychczasowy urzędowy kierownik warszawskiego „Intourista".

W otwarciu tego biura, które niewiadomo dlaczego tytułuje się „*Polskiem* biurem podróży" brało udział kilka osób z pośród personelu zagranicznych placówek konsularnych z przedstawicielem posła perskiego na czele.

Przedstawiciele naszych władz nie brali w niem udziału.

Podział pracy w Wielkopolsko-Pomorskim okręgu P. T. K.

Na odbytem 7 stycznia posiedzeniu komisji porozumiewawczej postanowiono zaproponować w przyszłym okręgu krajoznawczym, obejmującym ziemie zachodnie, podział pracy następujący:

Toruń miałby powierzony dział administracyjno - organizacyjny i wizytację oddziałów.

Poznań, jako siedziba kilku wyższych uczelni i szeregu instytucyj naukowych, dział odczytowy i wydawniczy, przyczem przyjęta miałaby być zasada wmiany prelegentów i obsługiwania nimi wszystkich działających na terenie okręgu oddziałów.

Bydgoszcz prowadziłaby referat turystyczny i propagandy turystycznej, miałaby też w swoich rękach inicjatywę w tworzeniu schronisk w punktach wybitnie turystycznych oraz opiekę nad już istniejącemi; bezpośredni nadzór nad schroniskiem Tow. Krajoznawczego w Pucku miałby być powierzony oddziałowi morskiemu w Gdyni.

Inowrocław objąłby skarbowość okręgu i nadzór nad prowadzeniem kasowości oraz nad majątkiem P. T. K. w poszczególnych oddziałach.

W tym duchu komisja zamierza postawić sprawy organizacyjne przyszłego okręgu na zjeździe w Poznaniu (w drugiej połowie marca) i pod tym kątem widzenia wysunąć kandydatury do zarządu okręgowego.

Luty dla narciarzy

Najpiękniejszy świat i najgorętsze słońce w górach czekają narciarzy i amatorów wycieczek w lutym. Na luty więc organizuje Polskie Biuro Podróży Orbis trzy atrakcyjne wycieczki: Wycieczkę narciarską Szlakiem II Brygady Legjonów (wraz z Tow. Przyjaciół Huculszczyzny) do Worochty (10 — 19.II), wycieczkę na Międzynarodowe Zawody Narciarskie F. I. S. do Poprad-Velka w Wysokich Tatrach (14 — 18.II), oraz Narciarski Raid Kolejowy wzdłuż Karpat (18 — 27.II).

Wszystkie te wycieczki mają swą ustaloną sławę: dają uczestnikom niezapomniane wrażenia sportowe na tle górskiej przyrody, mnóstwo wesołych rozrywek i maksimum wygód przy minimum kosztów.

Informacje i zapisy we wszystkich placówkach Orbisu.

Wagon motorowy Gdynia — Hel

Z dniem 5 ub. m. uruchomiono wagon motorowy dwuosiowy z silnikiem Diesla. Wagon ten będzie kursował między Gdynią i Helem dwa razy dziennie.

Podróżni pociągu pośpiesznego Nr. 601, przybywającego z Warszawy do Gdyni o godz. 7-ej min. 27, będą mogli odjechać wozem silnikowym na Hel, dokąd przybędą o godz. 8-ej min. 57. Podróżni, jadący tym wagonem z Helu (odj. 21.54), będą mogli odjechać pociągiem pośpiesznym Nr. 602 z Gdyni do Warszawy, dokąd przybywać będą o godz. 7 min. 5.

Narciarstwo na równinach i w górach

Kiedy o nasze uszy obije się słowo „narciarstwo", — czytamy w Gazecie Polskiej — wyobrażamy sobie zazwyczaj zaśnieżone zbocza górskie, olbrzymie białe przestrzenie, po których w zawrotnym pędzie hamowanym efektownemi christjanjami i telemarkami suną rozradowani narciarze. Wyobrażamy sobie piękne skoki, kiedy narciarz, jak ptak, wystrzela ze skoczni ku górze i przelatuje dziesiątki metrów w powietrzu. Do takich wyobrażeń przyzwyczaiły nas fotografje i zdjęcia filmowe, które z pracy narciarza wybierają tylko momenty wzrokowo najciekawsze.

Jednakże narciarstwo nie jest związane tylko z terenem górskim. Bardzo ważnem jego dziełem są biegi w terenie płaskim i w tym kierunku robi się u nas wiele w celu wyszkolenia licznych narciarzy, szczególnie w tych okolicach kraju, gdzie są obfitsze opady śnieżne, t. j. przedewszystkiem w województwach wschodnich.

Właśnie na płaskich przestrzeniach północy pokrytych przez znaczną część roku grubą warstwą śniegu, urodziło się narciarstwo. Stworzyła je nie chęć rozrywki, ale konieczności życiowe utrzymania komunikacji na polach śnieżnych, zdobywania i przewożenia środków żywności. Bez prymitywnego wynalazku nart życie w tych okolicach zamarłoby zupełnie.

Biegi zjazdowe i skoki są dodatkiem do narciarstwa praktycznego, którego wartość wyraża się przedewszystkiem w biegach płaskich.

Obecnie powraca się do uprawiania narciarstwa również na równinach. Traci ono tutaj wiele na wartościach emocjonalnych, ale zachowuje wartości faktyczne, jakie daje w sporcie zaprawa zimowa. Dlatego też należy spodziewać się rozwoju narciarstwa szczególnie w północnych i wschodnich dzielnicach kraju.

Pionierem narciarstwa w województwach wschodnich jest Związek Strzelecki, który zorganizował wielki sztafetowy rajd narciarski wzdłuż naszych granic wschodnich. Projekt takiego marszu powstał już przed trzema laty, ale nie mógł być zrealizowany ze względu na brak sprzętu narciarskiego w poszczególnych oddziałach, jak też i odpowiedniej ilości wyszkolonych narciarzy. Obecnie braki w sprzęcie i wyszkoleniu zostały uzupełnione i w dzień Nowego Roku o godz. 9-ej rano wyruszył z Drui, leżącej nad granicą łotewską, pierwszy patrol sztafetowy. Trasa rajdu wzdłuż Kresów Wschodnich prowadzi przez województwa: Wileńskie, Nowogródzkie, Poleskie, Wołyńskie i Tarnopolskie. Metę wyznaczono w Okopach św. Trójcy w rejonie styku granicy polskiej z rumuńską i rosyjską. Długość trasy wynosi 1.231 klm. Rajd sztafetowy będzie trwał 35 dni, a na trasie zmieniają się 72 sztafety. Zgodnie z regulaminem rajd odbywa się bez względu na warunki atmosferyczne. W razie braku śniegu patrole sztafetowe będą maszerować, niosąc narty ze sobą.

Wszystkie oddziały strzeleckie biorące udział w raidzie przystąpiły już dawno do przygotowań, ale z braku opadów śnieżnych prowadzono jedynie suche zaprawy. Każdy patrol sztafetowy musi się składać przynajmniej z sześciu zawodników.

Celem organizatorów tego rajdu jest rozbudzenie zamiłowania do narciarstwa i turystyki na prowincji, nawiązanie łączności pomiędzy oddziałami Związku Strzeleckiego i stwierdzenie żywotności sportu narciarskiego w szeregach strzelców.

Jednocześnie w Cieszynie rozpoczął się rajd narciarski wzdłuż Karpat. Trasa jego prowadzi przez najpiękniejsze okolice podgórskie naszego kraju, przez Zakopane, Szczawnicę, Krynicę, Delatyn, Peczeniżyn i Kosów. Meta znajduje się w Kutach. Przestrzeń raidu wynosi 885,5 klm.

*

Obie wielkie imprezy narciarskie niewątpliwie spełnią pakładane w nich przez organizatorów zadania i przyczynią się do poważnej propagandy białego sportu, jedynego ze sportów zimowych, jaki może się rozpowszechniać na całym prawie terenie naszego kraju.

Narciarstwo posiada wielkie walory dla wychowania fizycznego społeczeństwa, jest jedną z tych gałęzi sportu, które wpływają na harmonijny rozwój całego ciała i dają możność przebywa na idealnie czystem powietrzu w ciągu dni zimowych, kiedy życie w innych dziedzinach sportu zamiera, bądź chowa się do krytych hal. Pozatem wielkie masy narciarzy będą tym zbiornikiem, z którego nasze narciarstwo rekordowe uzyska zapewnienie nowych sił, nowych wielkich talentów.

Długość i szerokość nart turystycznych

Sprawa wyboru nart pod względem długości i szerokości, wielokrotnie już omawiana, tym razem zdaje się otrzymywać rozwiązanie. Daje je inż. K. Kaczorowski na łamach organu P. T. T., w następujący sposób:

Znana jest powszechnie dotychczas stosowana norma, według której długość narty turystycznej oznacza się wysokością w pion wyprostowanej ręki w pozycji stojącej dotyczącego narciarza. Atoli graniczny punkt tej miary nie jest dotąd wogóle ustalony. Raz przyjmuje się go przy przegubie dłoni, znów w jej środku, a nawet na końcu średniego palca, zależnie od regjonalnych zapatrywań, indywidualnych zrozumień, wreszcie fantazji. Obok tych nieścisłości utarła się poprawka, że początkujący, kobiety i dzieci, mają używać nart „cokolwiek" krótszych, aniżeli wskazują przytoczone normy. Ale dlaczego — i o ile krótszych, nikt tego nie jest w stanie logicznie ani uzasadnić, ani określić. Jeśli nadto zważymy, że polecone jest również uwzględnianie wagi narciarza, wówczas stajemy wobec tak zawiłego problemu, że rozwiązanie go z dobrym wynikiem jest wprost niemożliwe [1]). To też kwestja długości nart, odpowiadającej każdemu osobnikowi, nie oparta na żadnej logicznej zasadzie, jest przedmiotem wiecznych debat wśród narciarzy biegłych, zaś początkującym nastręcza aż nadto wiele kłopotów.

Analogicznie przedstawia się kwestja szerokości nart. Ponieważ w tej dziedzinie niema wogóle jakichkolwiek norm, przeto zastępuje je moda. Pamiętny jest okres, w którym zarzucono turystyczne narty o dawnej stereotypowej szerokości 7 cm i wzięto się do nart lekkich i wąskich, wzorowanych na fińskich nartach biegowych. Obecnie zaś przeżywa narciarstwo turystyczne okres szerokich nart zjazdowych. Aby wykazać nieprzydatność nart wąskich jak i szerokich w turystyce, wystarczy porównać charakterystyczne właściwości tych dwóch typów w zjeździe, mianowicie: wąskie narty są wprawdzie lekkie, lecz niepomiernie grzęzną i wpadają we wszelkie brudy, przyczem zanadto wystające po bokach brzegi obuwia trą w śniegu, co w sumie stwarza niezbyt znaczny opór czołowy na niekorzyść chyżości, lecz także obniża pewność ruchów. Narty szerokie grzęzną mniej w śniegu, mają przeto mniejszy opór czołowy, a tem samem i większą chyżość są niezupełnie statyczne — to znaczy, że przy wszystkich ewolucjach, zasadzających się na płużeniu lub oporowaniu — trudno jest uchwycić oporów krawędzi w gruncie szerokości podstawy stóp, co wraz z wagą nart nadmiernie męczy mięśnie nóg. Z tych to powodów obe te typy — poza nartami o szerokości pośredniej t. j. „normalnej", do turystyki się nie nadają. A ponieważ normalna szerokość nart zależy od indywidualnych właściwości każdego osobnika, przeto jest też przedmiotem stałych debat i niezdecydowania.

Wziąwszy atoli pod rozwagę budowę nart, technikę jazdy, wreszcie statyczne ciała przy ewolucjach turystycznych, przychodzi się do wniosku, iż obie omawiane kwestje t. j. długości i szerokości nart — dadzą się ująć w zdecydowane normy. Jedynie kwestja ciężaru ciała pozostanie nazawsze problemem nie do rozwiązania, gdyż od tego ciężaru zależy stopień grzęźnięcia nart w śniegu, którego różnorodność nie dozwala ustalić jakichkolwiek współczynników wytrzymałości na obciążenie, a tem samem zdefinjować, co należy uważać za grzęźnięcie normalne, a co za nienormalne. Pozostają zatem do rozstrzygnięcia jedynie kwestje długości i szerokości nart.

A. Długość nart. Wiadomo, że jeśli długość narty podzielimy na 11 części i 5 takich części odmierzymy od tylnej krawędzi narty ku jej środkowi, to otrzymamy punkt, który jest środkiem szczęk [2]). Czyli innemi słowy: Długość tyłów nart do długości ich przodów jest w stosunku jak 5 : 6. Wiadomo też, że długość tyłów nart winna odpowiadać zdolności podnoszenia stóp danego osobnika — ku poziomowi przed siebie, gdyż decyduje to o wykonywaniu nader ważnej ewolucji turystycznej, t. j. obrotu wstecz.

Aby zatem określić odpowiednią długość tyłów nart, staje dotyczący, we własnem obuwiu narciarskiem na odległość swego kroku przed ścianą, unosi nogę z lekko ugiętem kolanem przed siebie możliwie wysoko, a nie przeginając się wtył i nie przekraczając końcem trzewika poziomu stawu biodrowego [3]) opiera stopę całą podeszwą i obcasem o ścianę i zaznacza na niej kreską koniec podeszwy. Zmierzona po ścianie odległość tej kreski od podłogi daje nam długość *a*, odpowiadającą ściśle długości tyłów nart dla danego osobnika. Aby znaleźć całą długość nart *l*, dzieli się długość *a* przez 5, zaś iloraz mnoży przez 11. Powyższa norma, ujęta w wyrażenie rachunkowe, przedstawia się następująco: $l = \quad \times 11$.

B. Szerokość nart pod wiązbami. Nie ulega wątpliwości, że utrzymywanie równowagi ciała na boki odbywa się w granicach przestrzeni między osiami [illegible] palca dużego i małego w przegubie stopy. Stąd wniosek, iż szerokość narty winna odpowiadać szerokości tej przestrzeni. I jeżeli ją wymierzymy i porównamy z szerokością podeszwy pod przegubem palców — przy dobrze dostosowanym trzewiku narciarskim — zauważymy, że przestrzeń ta zajmuje przeciętnie ¾ szerokości podeszwy. Chcąc więc dla danego osobnika oznaczyć szerokość nart *s*, wystarczy zmierzyć szerokość podeszwy jego trzewika pod przegubem palców *b* i z tego wymiaru wziąć ¾. Zatem $s = \frac{3}{4} b$.

Jak z trzech punktów A i B wynika, zanim przystąpi się do wyznaczenia teoretycznych wymiarów nart *l* i *s*, należy zaopatrzyć się w dobrze dostosowane obuwie.

Wybór nart przy zakupnie. Zaopatrzywszy się w teoretyczne wymiary nart t. j.: długości *l* (ustęp A) i szerokości *s* (ustęp B), wybieramy te narty, które wymiarami faktycznemi zbliżają się do naszych wymiarów teoretycznych. Ponieważ narty wyrabiane są zazwyczaj w ten sposób, że długości ich rosną o 5 cm, zaś szerokości o 5 mm, przeto wybór nie przedstawi żadnych trudności zwłaszcza, że narty nawet o 5 cm dłuższe od wymiaru teoretycznego *l* będą miały tyły dłuższe zaledwie o 23 mm, którą to nadwyżkę nie da się odczuć. Odwrotnie, o ile narty miałyby o 11 cm dłuższe od obliczonej normy, to nadwyżka długości tyłów wynosząca 5 cm mogłaby być już niekorzystna. Przykład: Teoretyczna długość *l* = 1.93 m zaś *s* = 67 mm. Wybieramy przeto narty 1.95 m długie i 65 mm szerokie.

Poprawienie nart o tyłach za długich, i za szerokich.

Długość: Przedewszystkiem należy zbadać, czy błąd leży w całej długości nart, czy tylko w długości tyłów. Należy przeto według wskazówek ust.: A. zmierzyć *a*, obliczyć długość *l* i nią skontrolować narty. Jeżeli długość nart odpowiada długości *l*, natenczas należy długością *a* skontrolować tyły nart i ewentualne szczęki przestawić. Jeżeli atoli wykaże się, iż nietylko całe narty, ale i ich tyły przekraczają obliczone długości *l* i *a*, natenczas należy od końca dziobów ku tyłom odmierzyć po płaszczyźnie ślizgów 6/11 *l*, zaś od tego odmierzonego punktu, kierując się do tyłów, odmierzyć nowe miejsce dla szczęk — oraz odmierzenie 5/11 *l* na tyły, poczem szczęki przemontować, zaś zbywające końce tyłów obciąć.

Szerokość: Chcąc narty — długością odpowiednie lecz za szerokie — zwężić, należy przedewszystkiem według wskazówek zawartych w ust. B. ustalić normę *s*, poczem z obu boków ją zaznaczyć po obu stronach osi ślizgów pod wiązaniami. Następnie należy wyznaczyć wymiary końcowe tyłów o 1 cm, zaś nasad dziobów o 2 cm szerzej, poczem wykreślić przez te punkty linje nowych krawędzi, przeciągając je należycie w szczękach i krawędziami dawnemi aż do końców dziobów. Dopiero tak przygotowane narty można oddać stolarzowi do zwężenia. Jeśli narty mają być zwężone w fachowej wytwórni nart, wystarczy podać jej tylko nowy wymiar pod wiązaniem.

Normy niniejsze, oparte na właściwościach przyrodzonych każdego osobnika, bez względu na płeć i wiek, eliminują wszelkie usterki przy doborze nart nawet przez laików, dają wytyczne w poradach narciarzom biegłym, wreszcie mają doniosłe znaczenie dla tych adeptów narciarstwa, którzy zdala od środowisk fachowych pragną zaopatrzyć się w turystyczne narty własnego wyrobu.

[1]) Wprawdzie coś przed 35 laty istniały tablice M. Zdarsky'go uwzględniające wagę i wzrost narciarza, lecz z powodu trudności stosowania ich w praktyce zostały zupełnie zaniechane.

[2]) Zasada ta została ustalona jeszcze w połowie XVIII stulecia w krajach skandynawskich i alpejskich i według niej montuje się dotąd wiązby na nartach turystycznych. (Długość tyłu = ½ długości narty mniej 10% tej połowy).

[3]) W razie przekroczenia końcem trzewika poziomu stawu biodrowego, wypadną narty za długie, dogodne wprawdzie przy wykonywaniu obrotów wstecz lecz nieodpowiednie przy wszelkich pługach, łukach z oporu, telemarkach i kristjanjach z oporu.

Kieleckie jako teren narciarski

Kielce zabiły się deskami od świata. Mając naokół tak wspaniałe tereny turystyczne, jakiemi są góry Świętokrzyskie, nie uczyniły nic, by to wyzyskać. Rzadkie grupy turystów przeciskają się [illegible] poprostu z uporem mieszkańców.

Radom uzyskał już skrócone połączenie kolejowe z Warszawą. Dzięki nowej drodze kolejowej, Kielce zbliżają się do stolicy o przeszło godzinę czasu. Z Krakowa najwygodniej jest jechać autobusem do Kielc, a stamtąd w góry świętokrzyskie — autobusem, który przez wieś Św. Katarzyna idzie do Bodzentyna.

Korzyści, jakie z tego można osiągnąć są olbrzymie. Weźmy pod uwagę sezon zimowy. Wiadomo wszystkim, że co roku w miesiącach zimowych tysiące ludzi wyjeżdża z Warszawy do Zakopanego i innych miejscowości tatrzańskich, by choć przez kilka dni zaspokoić swe umiłowanie przestrzeni, zdrowia i pędu na stromych zjazdach górskich.

Nie każdy może sobie jednak pozwolić na dłuższy pobyt w Zakopanem. Olbrzymie masy narciarzy, nie rozporządających zbytkiem czasu, wyładowują swe pasje zimowe na piaszczysto-śnieżnych terenach Bielan koło Warszawy. I te szerokie masy winny sobie zdobyć Kielce, które jako ośrodek narciarski mają swe bliskie położenie, a zatem olbrzymi czysty zysk na czasie.

Warunki śnieżne w pełnym sezonie zimowym w terenach przyległych terenów narciarskich, jak okolice św. Krzyża, św. Katarzyny, Muchocic, Ciekot, są dobre. O korzyściach dla miasta jako punktu wyjściowego nie trzeba chyba mówić. Do urzeczywistnienia tych projektów, potrzebna jest jednak propaganda.

Schroniska we wsi Św. Katarzyna, dostosowane są obecnie do potrzeb turystyki zimowej. Wśród hoteli kieleckich znajdą się zapewne takie, które zechcą dostosować swe ceny do możliwości kieszeniowych szerokich rzesz narciarskich. A może się znajdzie miejsce na hotel zimowy w obszernych salach [illegible] W. F. i P. W.?

Dla prawdziwych miłośników wrażeń narciarzy jest przecież na stadjonie skocznia, z której obecnie prawie nikt nie korzysta. Czas już odkryć, że w górach Świętokrzyskich jest coś więcej niż ciężkie więzienie na Św. Krzyżu. Czas głośno krzyknąć, że mamy, zaklęte w tysiącach legend piękno, które warto zobaczyć. Czas już, by po drogach, którymi kiedyś mknęły kuligi szlacheckie, tak cudownie opisane przez Żeromskiego w „Popiołach", szły liczne szeregi narciarzy po zdrowie i pięk-

10.000.000 na budowę szos na Śląsku

W czasie debaty budżetowej w sejmie śląskim, wojewoda dr. M. Grażyński wygłosił przemówienie w którem m. in. zapowiedział w nadchodzącym roku budżetowym obok wykończenia linji kolejowej Zebrzydowice — Moszczenica (14 km.) i dalszej budowy linji Żory — Rybnik, wyasygnowanie **dziesięciu miljonów zł.** na dalszą budowę kołowych dróg na Śląsku.

Jak widać. Śląsk nie przestaje przodować również i w tej dziedzinie.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI

Reportaż z podróży po Włoszech

Rzym Mussoliniego

Za godzinę będę w Rzymie. Mieszkańcy Wiecznego Miasta lubią zdzierać z cudzoziemców. Wprawili się w ciągu dwudziestu kilku wieków. Do pierwszego lepszego hotelu nie warto zajeżdżać — gotowi obłupić ze skóry.

Przypadek przychodzi mi z pomocą. W rubryce anonsów jednego z pism rzymskich czytam, że w centrum miasta można w pewnym hoteliku wynająć pokój w cenie 5 — 15 lirów za dobę. Doskonale — jadę tam.

Mozolne perypetje paszportowe (o których już wspominałem w poprzednim reportażu), i długie pogawędki z gospodarzami dają mi obszerny choć nieco mroczny pokój. W lecie musi tu być rozkosznie, w grudniu jednak, przypominającym polski październik, mocno ciągnie od kamiennej posadzki. Ani śladu pieca ni kaloryferów. Trzęsę się z zimna pod dwiema kołdrami. Brr!... Nigdy się tyle nie namarzłem, co w tej rzymskiej kamiennej lodowni.

Nazajutrz, po wizycie w kwesturze, rozglądam się nieco po swoim hoteliku. Co za sielankowe stosunki! Pensjonarjusze są zupełnie zadomowieni i ucinają sobie beztroskie pogawędki na kurytarzach. Osoba moja pobudza ich ciekawość. Podchodzi do mnie jakaś masywna, mocno wymalowana dama. Bez ceremonji zaczyna rozmowę. Mówi po włosku, odpowiadam po portugalsku. Jakoś się rozumiemy.

— Pan jest pewnie cudzoziemcem? Skąd pan przyjechał?

— Jestem Polakiem, przyjechałem z Warszawy.

— Polakiem... Pierwszy raz widzę Polaka. Acha... niech mi pan powie, czy u was kobiety mogą bez przeszkód spacerować po ulicach?

Patrząc na moją interlokutorkę, nie miałem wątpliwości o jakie „kobiety" chodzi...

— Z pewnemi, drobnemi zresztą, ograniczeniami mogą chodzić wszędzie, gdzie im się tylko podoba.

— Tak i ja myślałam... Tylko u nas, w tym przeklętym Rzymie, utrudniają życie dziewczynkom.

Żegnam zasmuconą opozycjonistkę włoską i idę do kawiarni na śniadanie.



Il Duce.

Lokal pierwszorzędny: marmury, palmy, minjaturowy wodotrysk, wyelegantowani kelnerzy, wyśmienita kawa, świeżutkie bułki... Lecz cóż to? Ta blondynka z sąsiedniego stolika nazbyt śmiało strzela oczami. Brunetka z pod palmy jest jeszcze bardziej agresywna. I ta płomiennooka z rogu sali idzie w jej ślady. Czyżby aż w tak nieokiełznany sposób wyrażał się gorący temperament Włoszek? Ach, już wiem! — to tutaj, w cukierniach, urządzają sobie zbiórkę panienki przepędzone z reprezentacyjnych ulic Wiecznego Miasta.

Wychodzę na ulicę i błądzę na chybił trafił. Nie wziąłem z sobą Baedekera i nie wiem w której stronie jest Colosseum. Trzeba tam jednak iść. Kroczę pięknemi, asfaltowanemi ulicami. Jeszcze nie tak dawno, bo siedemdziesiąt lat temu, wyglądały one zgoła inaczej. Jeden z podróżników francuskich pisał wówczas o swej wędrówce do Colosseum:

„Wszystko, co widziałem z powozu, było odrażające: uliczki zapowietrzone, przybrane flagami z brudnej lub suszącej się bielizny, stare budowle, ociekające, czarniawe, przesiąknięte tłuszczem; kupy śmieci, budy, łachmany, a wszystko to przy drobnym deszczu. Ruiny, kościoły, pałace, zauważone po drodze, cały dawny strój wydał mi się szatą haftowaną dwa wieki temu, ale dwuwiekowo starą, to jest odartą ze złota, zmiętą, podziurawioną i zapuszczoną plugawstwem ludzkiem".

Tak było siedemdziesiąt lat temu, w czasach Państwa Kościelnego. Dziesiątki lat rządów świeckich, a zwłaszcza usilne zabiegi faszystów, dbających wielce o reprezentatywność swej stolicy, wymiotły kupy gnoju, odskrobały wiekowe brudy i wydobyły na wierzch wszystkie uroki Wiecznego Miasta.

Ale oto już widać gigantyczną, napoły zrujnowaną budowlę, która ongiś była jednym z największych cyrków świata. Wchodzę do wnętrza. Gromada cudzoziemców snuje się po arenie Colosseum i usiłuje wmówić w siebie, że doznaje wielkiego wzruszenia na widok szczątków minionej wielkości Romy. Niektórzy z turystów wzmacniają się lekturą przewodników i we wszystkich językach szepczą: **czarujące, wspaniałe, olśniewające...**

Słyszę głosy polskie.

— Ach, jakbym chciała cofnąć się do czasów rzymskich! Zobaczyć osiemdziesiąt tysięcy dżentelmenów w togach, rozradowanych, gniewnych, wzruszonych, ujrzeć jak walczą między sobą gladjatorowie, widzieć Nerona ze szmaragdem w oku! — woła z emfazą podstarzała już rodaczka.

— Nie entuzjazmuj się tak Stefo — mówi półgłosem jakiś siwawy pan. Jako chrześcijankę, pewnie rzuconoby cię lwom na pożarcie.

Sądząc po minie tego jegomościa (najprawdopodobniej męża), tego rodzaju ewentualność nie przejęłaby go zbyt wielkim smutkiem.

Usiłuję wskrzesić wizje przeszłości. Przecież to tu, przed kilkunastu wiekami, rzucano na pożarcie lwom chrześcijan, zaprzeczających boskości cezarów rzymskich. Trzeba było mieć twarde serce Rzymianina, aby delektować się przeraźliwym rykiem ludzi żywcem rozszarpywanych. Teraz, na ziemi przepojonej krwią męczenników, widnieje wielki, prosty krzyż drewniany. Ktoś przybliża się doń i całuje go z bezmierną pokorą.

Wśród wędrujących po Colosseum turystów żerują jak sępy natrętni dozorcy. Każdy z nich narzuca się na przewodnika. Za androny, które plecie o dawnym cyrku rzymskim, trzeba mu płacić lirami. Biada komuś, kto pragnie podumać nad skoncentrowanym w tych murach kawałkiem historji starożytnej. Ledwie spocznie na jakimś samotnym kamieniu, a już opadnie go sfora tych obleśnie uśmiechniętych drabów i odbierze natychmiast ochotę do niewczesnych rozmyślań.

Nie odczuwam ani cienia wzruszenia. Cóż za tajemnice może kryć jeszcze ta potworna góra kamieni? Oglądano ją we dnie i w nocy, opukiwano każdy kamień, naniesiono na plany, sfotografowano i sfilmowano, opisano każdy jej zakątek. Szare, nadszarpnięte przez czas mury Colosseum, wyglądają jak wytarty liczman, jak spłowiały sztandar... Nic tu nie pobudza ciekawości. Żałosne miejsce dla eksploracyj podróżniczych.

Wracam do mojego hoteliku. Morze świateł zalewa ulice Rzymu. Wielkie kule elektryczne wiszą nisko nad ulicą. Niema tu więcej latarń niż w Warszawie, ale my oświetlamy nietylko ulice, ale i niebiosa, zawieszając lampy nazbyt wysoko na słupach. Włosi są skromniejsi — wieszają niżej swoje lampy; wystarczy im, że jest widno na ulicach.

Kawiarnie nabite ludźmi. Największem powodzeniem cieszą się „kawiarnie — ekspress". Publiczność pije w nich kawę na stojąco. Za 20 — 25 groszy można wypić filiżaneczkę wybornego, aromatycznego płynu. Wszędzie błyszczą jaskrawe światła. Wieczór rzymski więcej przypomina dzień niż noc.

A przed siedemdziesięciu laty, wspomniany już wyżej podróżnik francuski, pisał o ulicach rzymskich w godzinach wieczornych:

„Nic straszliwszego nad te monastery olbrzymie, te place czworoboczne, w których ani jedno światło nie błyszczy, a które wznoszą się odosobnione, nienaruszone w tułowie swym, niby twierdze w mieście oblężonem... Wydaje się, iż jest się w mieście opuszczonem i wymarłem, w kośćcu wielkiego ludu, nagle unicestwionego... Domy pozamykane, mury wysokie ciągną się pasmem niegościnnem, niby szereg skał na zboczu pobrzeża, a poza ich cieniem wielkie przestrzenie odsłaniają się nagle, ubielone światłem księżycowem, podobne spłazie pustynnej piasku".

Gwarnemi ulicami maszeruje oddział faszystów. Młodzi zgrabni i przystojni chłopcy, ubrani w starannie utrzymane czarne koszule, śpiewają z zapałem „Giovinezzę". Żywa, pełna radości melodja trzepocze się wesoło po oświetlonem al giorno Corso rzymskiem. Zobaczmy, co krzepi tę młodzież, czem się odżywiają Rzymianie.

Wchodzę do małej restauracyjki i każę sobie podać kotlet „po medjolańsku". Przynoszą kawałek mięsa niewyraźnej barwy, skąpo okraszony, bez jarzyn. Patrzę do cennika — 6 lirów (2 zł. 70 gr.). O nasyceniu głodu ani mowy. A wszystkie inne potrawy w cenie 8 — 10 lirów. Nareszcie jednak coś znalazłem — makaron w sosie pomidorowym, porcja 3 liry. Każę sobie przynieść. Dają ohydny wermiszel. Zjadam jednak wszystko i proszę o rachunek. Dziesięć lirów — cztery i pół złotego kosztuje obiad, za który w Warszawie wstydzonoby się wziąć złotówkę.

Rozglądam się wokoło. Wszyscy jedzą makaron i popijają winem. Posiłek ich jest niezbyt urozmaicony. Zdobycie Rzymu przez legjony faszystowskie nie zmieniło nic w przyzwyczajeniach kulinarnych obywateli włoskich.

Jednak ci pożeracze makaronu mają dobry humor. Śpiewają, gwarzą, dowcipkują wierzą święcie, że Włochy są najmądrzejszym, najszczęśliwszym i najszybciej rozwijającym się krajem na świecie. Dziwny fenomen! Ano spróbujmy przyjrzeć się ich życiu codziennemu. Może zdobyte w ten sposób obserwacje powiedzą, w jaki sposób spaghetti, zakrapiane winem Chianti, może uszczęśliwić Włocha.

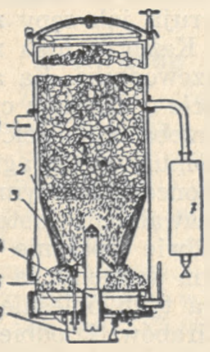
W następnym numerze dalszy ciąg p. t. RZYMIANIE w PANTOFLACH

Automobilizm

Samochód pędzony drzewem

PALIWO O 80 PROC. TAŃSZE OD BENZYNY.

Jedna ze staszych fabryk samochodowych we Francji — Berliet, skonstruowała w roku 1926, samochód obywający się bez benzyny, napędzany gazem wyciąganym z węgla drzewnego, za pomocą bardzo pomysłowo skonstruowanych gazogeneratorów.



Schemat budowy generatora na gaz wytwarzany z drzewa do napędu samochodów. 1 — Ujście gazu, 2 — kosz paleniskowy, 3— regulator, 4 — rura z dyszą regulująca dopływ powietrza, 5 — sito wstrząsane, 6 — komora na płynne paliwo do uruchomienia generatora, 7 — kondensator części smolistych.

(IKC)

Po próbach, które dały wyniki zadawalające w roku 1926 dokonano poprawek, a następnie rozreklamowano wynalazek za pomocą różnych rajdów i konkursów (rajd Tunis — Marakesz, konkurs wojskowy Algier — Casablanca i t. p.).

Ostatnio wprowadzono ulepszenie tego rodzaju, że zamiats węgla drzewnego używa się poprostu drobno pociętych kawaków drzewa, w stanie surowym, które zwęgla się w specjalnym piecu, skąd z kolei gazogeneratory odciągają i przetwarzają gaz, przenosząc go następnie do silnika.

Samochód osobowy marki Berliet zużywa 30 kg. surowego drzewa, na przebycie drogi 100 kilometrów (w czasie próby rozwinął szybkość 85 klm. na godzinę). Ponieważ wóz tego typu, musi zużyć na przebycie 100 klm. przynajmniej 20 litrów benzyny (koszt około 14 zł.), oszczędność przy napędzie drzewnym wynosi, jak obliczają Francuzi — 80 proc.

Model samochodu Berliet'a, wystawiony był na tegorocznym salonie automobilowym w Paryżu. Z tyłu w „kufrze" mieści się piec-zbiornik drzewa; u dołu trzy gazogeneratory w formie prostokątów.

Samochody pędzone gazem drzewnym wyrabia również inna stara firma francuska — Panhard. Wóz tej firmy zdobył w roku bieżącym, pierwszą nagrodę min. rolnictwa (dla samochodów nie używających benzyny do napędu) w sumie 100 tys. franków. W ten sposób rząd francuski popiera wynalazki, mające na celu zmniejszenie importu benzyny.

Samochody z gazogeneratorami, są tak samo łatwe do prowadzenia, jak samochody o napędzie benzynowym.

W Niemczech samochody gazogeneratorowe zdobywają coraz większe uznanie i liczba ich stale rośnie.

O ile wozy gazogeneratorowe osobowe nie znajdują narazie zbytu masowego, o tyle samochody ciężarowe, pędzone gazem drzewnym znajdują sobie coraz to więcej zwolenników na terenie Rzeszy, która robi wielki wysiek w kierunku zmniejszenia i uniezależnienia się od importu benzyny.

Próby dokonane ostatnio w Alpach Bawarskich z samochodami ciężarowemi pędzonemi gazem drzewnym, obciążonemi 6-tonnowym ładunkiem (brały wzniesienia o nachyleniu 28 stopni!!!), dały wyniki znakomite.

Mimowoli zjawia się myśl, jak tego rodzaju samochód byłby znakomicie przystosowany dla naszych kresów wschodnich, gdzie mamy tyle lasów...

Niemcy mają 2 miljony samochodów

Jak wynika z ogłoszonej ostatnio statystyki niemieckiego ministerstwa komunikacji, liczba pojazdów motorowych i samochodów w Niemczech wykazała w r. 1934 olbrzymi wzrost.

Liczba samochodów osobowych wzrosła w stosunku do r. 1933 o 60 proc., liczba samochodów ciężarowych o przeszło 100 proc. zaś liczba autobusów o przeszło 120 proc.

Z końcem grudnia 1934 roku ogólna liczba prywatnych pojazdów motorowych w Niemczech przekroczyła cyfrę 2 miljonów.

„Bieg do skarbu"

Pod taką nazwą organizuje się we Włoszech impreza sportowo-samochodowa nowego typu. W chwili odjazdu każdy kierowca otrzyma plan wyścigu, składający się z fragmentów trasy i różnych rebusów, których odgadnięcie da mu możność zorjentowania się w kierunku całkowitym wyścigu i doprowadzi do miejsca, gdzie ukryty jest wspaniały puhar, stanowiący nagrodę dla pierwszego zwycięzcy.

Prawdopodobnie pomysł ten znajdzie naśladowców również w innych krajach.

Pociąg bez kół

Niedawno podjęto w Sowietach jedną z ciekawszych prób uruchomienia pociągu kolejowego bez kół. Pociąg ten nie toczy się na normalnych kołach wagonowych, lecz ślizga się po szynach na podstawie specjalnego urządzenia.

Wagony są u spodu zaopatrzone w specjalną podbudowę, która umożliwia przesuwanie się pociągu na łożyskach kulkowych, ułożonych na całym torze. Interesującą jest rzeczą, że szybkość takiego pociągu sięga do 175 kilometrów na godzinę. Pierwszy taki pociąg kursuje między Moskwą a Noińskiem.

Kronika zagraniczna

Nowa państwowa organizacja turystyki w Niemczech

Rząd Rzeszy wydał ustawę zatytułowaną „Gesetz über den Reichsausschuss für Fremdenverkehr".

Ustawa powyższa składa się z 6-ciu paragrafów. Paragrafy pierwszy i drugi zawierają postanowienia powołujące do życia „Reichsausschuss" ustalające jego cel, oraz skład wydziału wykonawczego.

Paragrafy 3 i 4 dotyczą krajowych związków turystycznych, ich zakresu działania, składu i kierownictwa, paragraf 5-ty dotyczy środków finansowych, mających służyć rozwojowi całokształtu turystyki niemieckiej, a paragraf 6-ty zawiera upoważnienie dla Ministra Uświadomienia Ludowego i Propagandy do wydawania rozporządzeń wykonawczych do omawianej ustawy.

Celem urzędu jest jednolite ujęcie i kierowanie czynnościami i zarządzeniami mającemi służyć popieraniu ruchu turystycznego.

Urzędowi przewodniczy Minister Uświadomienia Ludowego i Propagandy, a w skład wchodzi po jednym przedstawicielu ministrów: Uświadomienia Ludowego i Propagandy, Komunikacji, Spraw Wewnętrznych, Skarbu, Gospodarstwa Państwowego. Lotnictwa, Poczty, Spraw Zagranicznych, dalej przedstawiciel Głównego Zarządu Tow. Niemieckich Państwowych Kolei Żelaznych, po jednym przedstawicielu rządów krajów związkowych, delegaci: Państwowego Komisarza Sportowego, Związku Niemieckich Organizacyj Turystycznych i Uzdrowisk, Jednolitego Państwowego Związku Przemysłu Gospodniego, linij okrętowych, niemieckiej „Lufthansa", Niemieckiego Związku Gmin i Niemieckiego Kongresu przemysłu i handlu (odpowiadającego naszemu Związkowi Izb Przemysłowo - Handlowych).

Celem jednolitego ujęcia spraw turystycznych w poszczególnych, krajach Rzeszy, powołuje ustawa do życia Krajowe Związki Turystyczne.

Związki te powstają z łona tych wszystkich czynników danego kraju, które są zainteresowane zagadnieniem turystycznem. Związki muszą być uznane przez rządy danych krajów.

Środków finansowych, mających służyć potrzebom całości zagadnień turystycznych Rzeszy, ma dostarczać Skarb Rzeszy i poszczególne czynniki ruchu turystycznego, a w pierwszej linji Tow. Niemieckich Kolei Państwowych, Niemiecka Poczta Państwowa, Linje Okrętowe, „Lufthansa" i krajowe przedsiębiorstwa komunikacyjne.

Zniżki dla turystów w Szwajcarji

Wszystkie szwajcarskie przedsiębiorstwa przewozowe, łącznie z pocztowym zarządem linij autobusowych, udzielają w czasie od 15 grudnia 1934 r. do 15 kwietnia 1935 r. turystom zagranicznym, przybywającym w owym czasie do Szwajcarji, 30 proc. zniżki w taryfach przejazdowych. Turyści zagraniczni ,którzy przybędą do Szwajcarji do 15 kwietnia 1935 r., a korzystają z długoterminowych legitymacyj podróżnych, korzystać będą z 30 proc. zniżki przy powrocie nawet i po terminie 15 kwietnia 1935 r.

Ze specjalnej powyższej 30 proc. ulgi korzystać mogą ci zagraniczni turyści, którzy podróżują po Szwajcarji na zasadzie: a) trzymiesięcznych biletów wystawianych przez biura podróży na dowolne odległości i to tak na przyjazd jak i na wyjazd oraz na podróże okrężne po Szwajcarji, b) z 45-dniowych szwajcarskich biletów zestawianych, a upoważniających do wyjazdów i przyjazdów do Szwajcarji oraz podróży okrężnych po Szwajcarji na odległość conajmniej 300 km, c) z 10-cio i 45-ciodniowych stałych szwajcarskich biletów połączeniowych ważnych do przyjazdu i wyjazdu do Szwajcarji oraz podróży okrężnych po niej, d) z 10-ciodniowych biletów powrotnych ważnych dla odpowiednich połączeń okręgowych.

Bilety wymienione pod literami a), c) i d) korzystają już same przez się z 20 proc. obniżki w stosunku do taryfy normalnej, wskutek tego obecna obniżka 30 proc. stanowi właściwie zniżkę 45 proc. w stosunku do normalnej taryfy.

Bilety rodzinne i bilety wycieczkowe (te ostatnie o ile obejmują grupy od 6 — 9 osób) korzystają ze specjalnej zniżki domowej w wysokości 15 proc.

Z omawianych wyżej 30 proc. i 15 proc. zniżek korzystać mogą ci zagraniczni turyści, którzy bawić będą w Szwajcarji conajmniej 7 dni.

Nowy park narodowy w Alpach

Rząd włoski utworzy czwarty z rzędu na swem terytorjum park narodowy w Alpach, obejmujący okolicę szczytu Ortler. Park obejmie dużą przestrzeń, 116 lodowców, na wysokości od 1700 do 2900 metrów nad poziom morza. Teren ma bujną faunę i florę, która będzie chroniona, ponadto wartościowe geologiczne pokłady, między innymi marmuru, podobnego do kararyjskiego.

Wolne jazdy dla posiadaczy włoskich obligacyj kolejowych

Zarząd włoskich kolei państwowych, chcąc zebrać fundusze na dalszą elektryfikację kolei państwowych, wypuścił na rynek publiczny dwie pożyczki w formie obligacyj. Aby zachęcić publiczność do lokat w obligacjach, ustanowił oryginalną premje, mianowicie co roku będą wylosowane 2000 wolnych kart jazdy I klasy na wszystkich linjach kolejowych. Ważność wolnych kart ograniczona jest na 1 miesiąc. Szczęśliwy posiadacz obligacji, na którą padła wolna karta, może ją wykorzystać między 1 lipca a 30 września.

Trochę humoru



Jak mały Jaś wyobraża sobie natłok w Zakopanem.

ŻYCIE ORGANIZACYJ

Doskonały rozwój Polskiego Związku Kajakowców stwierdził walny zjazd

(Kor. wł. Wł.).

(A.) Walny zjazd zgromadził przedstawicieli 32 klubów kajakowych, którzy pod przewodnictwem płk. dypl. Zieleniewskiego zdawali sprawę z działalności w r. ub. oraz kreślili plany na rok bieżący.

Już sam dział sprawozdawczy przedstawiał się jako interesujący materjał, dowodzący, że P. Z. K. liczy dziś 62 kluby. Nowych klubów przybyło w ciągu roku sprawozdawczego 24, oprócz tego 46 drużyn wodnych Zw. Strz. zgłosiło swój akces do P. Z. K. Zorganizowano 42 stanice kajakowe na Polesiu, przeważnie przy poparciu P. U. W. F., wydano szereg przewodników i prowadzono propagandę przy pomocy radja. Dobrem posunięciem propagandowem był wyjazd delegata związku do Rumunji, przyczem rumuński związek otrzymał od naszego w prezencie 2 kajaki.

Ważnem jest również opracowanie przez związek wzorowych typów kajaka żaglowego, wyścigowego oraz dwójki.

Akcja w kierunku otrzymania zniżek kolejowych pozostała narazie bez rezultatu. Do zawodów o odznakę turystyczną P. Z. K. zgłosiło się 132 członków.

Po przyjęciu sprawozdania zarządu oraz kasowego, złożonego przez wszystkie 4 okręgi (Małopolsko - Śląski, Lwowski, Poznański i Pomorski), wyrażono dezyderat o powołaniu nowego okręgu, Warszawskiego, poczem udzielano ustępującemu zarządowi absolutorjum.

Nowe wybory dały następujący skład władz:

Prezes: płk. dypl. Tadeusz Zieleniewski, członkowie: dr. J. Grabowski, inż. T. Rząca, A. Heinrich, inż. A. Rynman, A. Wisłocki, prof. J. Hławiczka, kpt. Wł. Sieńczak, kpt. Marjan Kurletto, Szeronow J., St. Peterek, Bublewski W., E. Muszalski, dyr. R. Loteczka, dr. A. Bober, dr. Br. Luster, dr. A. Zieliński, St. Macieliński, red. St. Faecher, dr. K. Załuski, H. Grosmann. Komisja rewizyjna: mjr. Sr. Thun, red. Majcher i red. J. Włodarkiewicz. Mjr. Sekunda, dotychczasowy wicepreces oraz główny działacz P. Z. K. zostaje obecnie delegatem P. U. W. F. do Związku Kajakowego w myśl nowych projektów P. U. W. F. o organizacji sportu.

Program imprez na rok bieżący przedstawia się jak następuje:

8 — 13 kwietnia obóz trenerski w Krakowie, 3 maja uroczyste otwarcie sezonu na wszystkich przystaniach kajakowych, 5 maja mistrzostwa Śląska na Przemszy, 9 i 10 czerwca międzynarodowy wyścig górski na Dunajcu i międzynarodowy spływ Dunajcem. 12 do 20 czerwca międzynarodowy spływ Czarną Hańczą i Kanałem Augustowskim, 14 lipca III Mistrzostwa Polski w Poznaniu, 11 sierpnia mistrzostwa Niemiec w Sopotach z udziałem polskich kajakowców, 12 do 22 sierpnia spływ na pojezierze Mazurskie, 22 września regaty międzyokręgowe w Krakowie.

Po uchwaleniu szeregu wniosków natury organizacyjnej, przewodniczący zamknął walny zjazd, który wśród uczestników pozostawił wrażenie bilansu realnej i skoordynowanej pracy, rokującej dobre nadzieje na przyszłość.

Podole nareszcie otrzymuje należne miejsce

Posiedzenie Wojew. Kom. Turystycznej w Tarnopolu.

Posiedzenie Wojewódzkiej Komisji Turystycznej odbyło się dnia 15 stycznia, przy udziale przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji dr. M. Orłowicza, referentów turystycznych urzędów wojewódzkich we Lwowie, Stanisławowie i Łucku, referentów dyrekcyj kolejowych we Lwowie i Radomiu, tudzież delegatów z niektórych powiatów województwa. Zagaił posiedzenie p. wicewojewoda Dziewałtowski - Gintowt, przedstawiając wyczerpująco najpilniejsze zadania oraz potrzeby terenu pod względem rozwoju ruchu turystycznego, krajoznawczego i oświatowego, przyczem podkreślił dodatnią działalność Podolskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego.

Następnie referent turystyki urzędu wojewódzkiego, prezes Tomasz Kunzek, złożył sprawozdanie z czynności w roku 1934, które zebrani przyjęli do wiadomości, poczem omawiano aktualne zagadnienia dotyczące utworzenia na terenie województwa związków propagandy turystyki, których agendy postanowiono przekazać Podolskiemu Towarzystwu Turystyczno - Krajoznawczemu, mającemu w tym celu utworzyć osobną sekcję. Z kolei uzgodniono najważniejsze szlaki turystyczne, jakie wchodzą w rachubę na terenie województwa w stosunku do sąsiednich województw, omówiono potrzebę kierowania pociągów popularnych na Podole, konieczność poprawy rozkładów jazdy i połączeń kolejowych, sprawę uregulowania turystycznej komunikacji wodnej na Dniestrze i wydania mapy jaru dniestrowego. W końcu omówiono sprawę wykończenia schronisk i punktów oparcia dla ruchu turystycznego, zagadnienie konserwacji zamków podolskich i stwierdzono potrzebę finansowania działalności Podolskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego.

W dyskusji zostały uchwalone poszczególne wnioski, zgłoszone głównie przez wiceprezesa Pod. T-wa Turystyczno - Krajoznawczego prof. S. Juzwę, przyczem uczestnicy konferencji wykazali żywe zainteresowanie przedmiotem obrad, świadczące, iż zagadnienia rozwoju ruchu turystycznego znajdują w społeczeństwie coraz szerszy oddźwięk. Poszczególne punkty obrad, dotyczące sąsiednich województw, uzgodniono z przedstawicielami tych województw i referentami dyrekcji kolejowych.

Obrady zamknął o godz. 15 kierownik oddz. inż. Przewirski, w zastępstwie przewodniczącego.

* * *

Obrady powyższe pozwalają wnioskować, że Podole nareszcie wejdzie urzędowo do miejscowości turystycznych Polski.

Dotychczas bowiem turystyka na Podolu, otaczana najtroskliwszą opieką władz z p. wicewojewodą Dziewałtowskim — Gintowtem na czele i posiadającą doskonałą organizację w postaci Podolskiego Tow. Turystyczno - Krajoznawczego, nie była jakoś uznawana przez ogólno - krajowe czynniki turystyczne za równorzędną Wileńszczyźnie, Huculszczyźnie, Pomorzu, Podkarpaciu etc.

A przecież pod względem swych wartości Podole postawić należy *na jednem z najpierwszych miejsc!*

Do sprawy tego macoszego traktowania Podola powrócimy jeszcze, tymczasem z wielką satysfakcją notujemy pierwszy objaw „wypłynięcia na szersze wody" sprawy turystyki w tej pięknej dzielnicy.

Z FRANCJI

Co najwięcej zwiedzamy we Francji?

Cztery miljony sześćdziesiąt tysięcy osiemset sześdziesiąt osiem franków (4.060.868 fr.) — oto suma którą Rząd Francuski uzyskał w roku 1933 z opłat pobieranych za zwiedzanie zabytków historycznych i muzeów do niego należących. Niewielką stosunkowo sumę 60.000 franków zapłacili malarze, kinooperatorzy i fotografowie za prawo fotografowania i kopjowania.

Ciekawie przedstawia się podział sum, które wpłynęły do kasy państwowej: naprzykład „Louvre", największe muzeum Francji — zajął drugie miejsce. Palma pierwszeństwa przysługuje opactwu „Mont Saint Michel", zwanemu we Francji „La Merveille de l'Occident". Suma pobrana od osób zwiedzających opactwo wyniosła 533.359 fr. Suma osiągnięta ze sprzedaży biletów wstępu do Louvre'u — wyniosła 520.259 fr.; pałac w Versailles — 380.708 fr. Następne miejsca zajmują: Łuk Trjumfalny i Panteon w Paryżu, Zamek w Pau — słynny ze zbiorów mebli i gobelinów, zamek w Fontainebleau, kaplica w Palais de Justice w Paryżu, Carcassonne — twierdza średniowieczna, le Grand Trianon w Versailles, Muzeum Cluny w Paryżu, wieże katedry Notre Dame i Muzeum Luxembourg w Paryżu.

Orbis organizuje turystyczny kurs informacyjny

Dyrekcja Orbisu przystępuje do zorganizowania kursu informacyjnego dla swoich urzędników, oraz osób pragnących zapoznać się z zakresem i metodami pracy nowoczesnego biura podróży.

Wykłady obejmą praktyczne wiadomości z działów: komunikacji, geografji turystycznej, służby informacyjnej i propagandowej, metodyki pracy i administracji. Wykładowcami będą wybitni specjaliści krajowi i zagraniczni.

Kurs obejmować będzie ogółem około 120 godzin wykładów i zajęć seminaryjnych i trwać będzie 4 miesiące. Wykłady odbywać się będą 3 razy tygodniowo po 2 godziny dziennie w godzinach wieczornych.

Kurs rozpocznie się w Warszawie 1 lutego 1935 r.

Uczestnicy, którzy przesłuchają kurs z wynikiem dobrym, otrzymają odpowiednie dyplomy.

Opłata kursowa wynosić będzie zł. 100. Uczestnicy kursu, czynni działacze na polu turystyki, mogą korzystać z ulgi lub zwolnienia od opłat.

Zgłoszenia kandydatów kierować należy do dyrekcji Orbisu.

PROGRAM KURSU

I. DZIAŁ HANDLOWO-ADMINISTRACYJNY

A. Część organizacyjno-administracyjna

1) Biura podróży — „Agot". — Organizacja zagranicznych biur podróży, nasze stosunki z niemi, organizacja Orbisu. — 1 godz.

2) Ustawy i przepisy krajowe, zagraniczne i międzynarodowe, odnoszące się do turystyki i komunikacji. — Paszporty, wizy przepustki graniczne, ulgi dla turystów, tryptyki automobilowe i t. d. — 2 godz.

3) Organizacja państwowych władz turystycznych: Ministerstwo Komunikacji, Ministerstwo W. R. i O. P., zakres działania poszczególnych urzędów, zarys organizacji władz turystycznych zagranicą. — 1 godz.

4) Kalkulacja kosztów wycieczek krajowy i zagranicznych. — Koszt przejazdów kolejowych, autobusowych i okrętowych, wyżywienie, noclegi, zwiedzanie, transfer. — 1 godz.

5) Przemysł hotelowy i pensjonatowy. — Stan obecny w Polsce. Organizacje hotelowe. Kalkulacja cen. Zarys przemysłu hotelarskiego zagranicą. — 1 godz.

6) Zagadnienia morskie. — Organizacja towarzystw okrętowych, połączenia morskie, współpraca z towarzystwami okrętowemi, sprzedaż i obsługa kart okrętowych, metody akwizycji. Turystyka morska. Przepisy emigracyjne i paszportowe. Działalność Syndykatu Emigracyjnego. — 1 godz.

7) Zagadnienia walutowe. (Ograniczenia dewizowe, m. in. Registermarki), najdogodniejsze drogi wymiany waluty. — 1 godz.

8) Organizacja pracy w biurze podróży. — 1 godz.

9 Uwagi dotyczące systemu pracy i organizacji Orbisu. — 1 godz.

B. Część kolejowa

1) Taryfy kolejowe. — Konwencja Berneńska, regulamin przewozu osób i bagażu. Część I Taryfy osobowej. Część II Taryfy osobowej, ulgi pozataryfowe, podręczniki taryfowe. Taryfa wojskowa. — 6 godz.

2) Wykonawcze przepisy kolejowe. — Rodzaj i format biletów, zamawianie, odbiór i przechowywanie biletów, stemplowanie i wydawanie biletów, bilety zepsute, bilety zeszytowe własne i zagraniczne. — 4 godz.

3) Przepisy kasowe i rachunkowe. — Księgi kasy biletowej, rachunek dzienny, wykazy biletów blankietowych, kasowe, zwrot należności za bilety niewykorzystane. — 6 godz.

II. DZIAŁ GEOGRAFICZNO - KRAJOZNAWCZY

A. Część geografji komunikacyjnej

1) Sieć kolejowa. — Koleje normalnotorowe, państwowe i prywatne, wąskotorowe, tramwaje międzymiastowe, stacje węzłowe, stacje graniczne, dworce i bufety. — 2 godz.

2) Rozkłady jazdy kolejowe. — Umiejętność czytania rozkładu książkowego i ściennego. Wagony bezpośredniej komunikacji. Wagony sypialne i restauracyjne. Pociągi sezonowe. Śląsko-Krakowski rejon turystyczny. — 2 godziny.

3) Komunikacja kolejowa Europy. — Ważniejsze linje i węzły o znaczeniu międzynarodowem, ekspresy międzynarodowe. Połączenia. — 1 godz.

4) Komunikacja autobusowa. — Stan dróg bitych, stałe autobusowe linje, sezonowe i turystyczne. Przedsiębiorstwa. Najważniejsze szlaki automobilowe Europy. — 1 godz.

5) Komunikacja rzeczna. — Stan rzek spławnych i kanałów, stała komunikacja rzeczna. Przedsiębiorsta. Ruch kajakowy. — 1 godz.

B. Część krajoznawczo-turystyczna.

1) Zarys geografji turystycznej Polski. — Charakterystyczne krajobrazy poszczególnych krain, ośrodki turystyczne. Przyroda. Folklor. — 2 godz.

2) Zabytki kultury i sztuki. — Zabytki budownictwa: pałace, zamki, ruiny. Muzea stołeczne i prowincjonalne. — 2 godz.

3) Uzdrowiska. — Wykaz. Walory poszczególnych uzdrowisk. Możliwości kwaterunkowe i wyżywienia. Rozrywki. Organizacja uzdrowisk. — 2 godz.

4) Działa techniki współczesnej. — Najważniejsze objekty techniczne godne zwiedzania: kopalnie soli, huty żelazne, elektrownie, cementownie i t. d. — 1 godz.

5) Typowe wycieczki krajoznawcze — Tury — warunki pomieszczeń i wyżywienia, krajobrazy, folklor, sposoby zwiedzania. — 1 godz.

Beskidy Zachodnie i Tatry. — Beskidy Wschodnie i Huculszczyzna. — 1 godz.

Jura Krakowsko - Częstochowska, Pojezierze Pomorskie i Wybrzeże. Warszawa, Wilno i Białowieża. Nowogródzkie. Polesie. Pojezierze Suwalskie. Podole — po 1 godzinie.

6) Myślistwo i rybołówstwo (tereny myśliwskie i rybackie, zwierzostan, warunki techniczne polowań, koszty). — 1 godz.

III. DZIAŁ INFORMACYJNO-DYDAKTYCZNY

A. Część metodyczna

1) Racjonalne zasady obsługi klienta. — Psychologja klienta krajowego i zagranicznego, psychologja sprzedawcy. — 3 godz.

2) Przewodnictwo turystyczne: a) wycieczki cudzoziemskie w Polsce: metody oprowadzenia, na co zwracać uwagę; b) wycieczki krajowe: nizinne, górskie, wodne. System campingowy. — po 2 godz. i c) wycieczki młodzieży, odmienne metody organizacyjne, kontakt ze szkołami, pedagodzy, jako kierownicy wycieczek. — 1 godz.

B. Część prasowo-propagandowa

1) Bibljografja turystyczna. — Książki, omawiające całe Państwo, przewodniki regjonalne, mapy wojskowe i turystyczne, ilustracja, fotografje, pocztówki. — 2 godz.

2) Prasa turystyczna. Perjodyczne wydawnictwa w Polsce i zagranicą. Biuletyn turystyczny Orbisu. — 1 godz.

3) Propaganda i reklama turystyki. — Ogłoszenie i artykuł prasowy, film turystyczny, fotografja, okna wystawowe, konkursy, broszura propagandowa prospekt, ulotka, plakat i afisz. — 2 godz.

C. Część ogólno-turystyczna

1) Organizacja i zadania turystyki w Polsce. — 3 godz.

2) Narciarstwo w Polsce i zagranicą. — 1 godz.

3) Motoryzacja i Polski Touring Klub. — 1 godz.

4) Związki i stowarzyszenia turystyczne. — Polskie Tow. Krajoznawcze, Polskie Tow. Tatrzańskie, inne drobniejsze organizacje. Związki Sportowe, posiadające sekcje turystyczne. Żydowskie organizacje krajoznawcze — ich działalność, oraz współpraca z nami. Zagraniczne związki turystyczne. — 1 godz.

D. Charakterystyka państw zagranicznych

Wykłady przedstawicieli 8-miu do 10-ciu zagranicznych biur podróży, którzy w dwugodzinnych referatach poruszyliby zagadnienia, dotyczące ich państw na temat:

Organizacji turystyki (władze, przepisy, urządzenia, waluta, paszporty, środki komunikacyjne),

organizacji i zakresu pracy biur podróży, z uwzględnieniem możliwości turystycznych morskich.

IV. SEMINARJA

Planowanie wycieczek — 4 godz.

Kalkulacja podróży i wycieczek — 4 godz.

Rozkład jazdy, informacja — 4 godziny.

Taryfy kolejowe i manipulacja — 4 godz.

Buchalterja i biurowość Orbisu — 4 godz.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40